
Positionspapier / Juni 2013

Mobil bleiben in der Fläche: für einen integrierten ÖPNV

Verkehrspolitische Empfehlungen und Maßnahmen
der VDV-Ad-hoc-Arbeitsgruppe
„Demografischer Wandel und ländlicher Raum“

Für den schnellen Leser

Der demografische Wandel gefährdet in Schrumpfsregionen die Sicherstellung einer ausreichenden Mobilität, insbesondere dort, wo den Verkehrsunternehmen durch den Rückgang der Schülerverkehre die wirtschaftliche Basis für die Vorhaltung von Verkehrsdienstleistungen zunehmend verloren geht. Die Auswirkungen des demografischen Wandels machen sich auch an den Rändern der Ballungsräume bemerkbar, so dass aus Kostengründen das Angebot im öffentlichen Verkehr auch dort abgebaut und damit Schrumpfungsprozesse und negative sozialpolitische Effekte im ländlichen Raum verstärkt werden. Nach der Studie „Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025“ aus dem Jahr 2009 wird sich der Bedarf aus öffentlichen Kassen allein für die Fläche im Jahr 2025 von 0,9 Milliarden Euro auf 1,3 Milliarden Euro jährlich für ein angemessenes Angebot erhöhen. Dies entspricht einer Steigerung um fast 50 Prozent. Weniger Fahrgäste führen zu einer Steigerung des Zuschussbedarfs pro Fahrgast. Eine Finanzierungsquelle für diesen Mehrbedarf ist heute noch völlig unklar.

Es bedarf einer gemeinsamen Kraftanstrengung von Politik, Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Verbundorganisationen, einen Angebotsabbau in der Fläche zu verhindern.

Die Herausforderung, in Schrumpfsregionen ein Grundangebot an Nahverkehrsleistungen zu erhalten, wird immer größer. Es gibt keine Alternative zum öffentlichen Verkehr in der Fläche, ohne die soziale Teilhabe aller Nutzergruppen, eine regionale Wertschöpfung sowie Umweltschutzziele infrage zu stellen. Bundesweit hat sich ein breites Spektrum flexibler und alternativer Angebotsstrukturen und Betriebsformen entwickelt, das sich an den jeweiligen raum- und verkehrsspezifischen Erfordernissen orientiert und die wirtschaftliche Effizienz fördert. Mobilitätsangebote erfordern eine Kofinanzierung aus öffentlichen Kassen. Der VDV wird den Dialog mit allen Akteuren führen.





Was ist im Wesentlichen zu tun?

- Der ÖPNV im ländlichen Raum muss zu einem politischen Schwerpunkt werden. Erfahrungen aus allen Bundesländern sollten in ein Gesamtkonzept einfließen.
- Die verschiedenen Akteure sollten auf ein landesweit vernetztes Bahn-/Bussystem hinwirken. Dies ist durch einen lokalen Busverkehr und gegebenenfalls durch flexible Bedienungsformen zu ergänzen, um optimal regionale Bedürfnisse zu befriedigen. Dabei sind geeignete multimodale Bedienkonzepte einzubinden.
- Eine integrierte Verkehrsplanung in der Fläche erfordert eine aktive Rolle der öffentlichen Hände, um die erforderlichen Finanzierungsmittel bereitzustellen sowie rechtliche Regelungen anzupassen.
- Die Mobilitätsdienstleister sind gefordert, alle Angebote zu verknüpfen und öffentlich bekannt zu machen, unabhängig davon, wer die Leistung erbringt.
- Ein Mobilitätsmanagement muss verkehrsoptimierende Koordinations- und Organisationsaktivitäten – und die Kommunikation darüber – sicherstellen. Stadt- und Verkehrsplanung müssen aufeinander abgestimmt sein.
- Die bewährten Instrumente zur Finanzierung des ÖPNV müssen beibehalten, verstetigt und dem Bedarf entsprechend dynamisiert werden. Daneben muss über eine Anpassung der Finanzierungsinstrumente nachgedacht werden. Unerlässlich sind
 - dynamisierte Ausgleichsleistungen für Ausbildungsverkehre und andere Nutzergruppen (inklusive Erstattungszahlungen für schwerbehinderte Menschen),
 - die Bereitstellung von Mitteln für die Fahrzeugförderung,
 - die Förderung von Echtzeit-Informationssystemen sowie
 - Zuschüsse als Anschubfinanzierung für pilotartige Mobilitätskonzepte.

Dabei lautet der Leitsatz „Mobil bleiben in der Fläche: für einen integrierten ÖPNV“.

Inhalt

Mobil bleiben in der Fläche: für einen integrierten ÖPNV	5
Fläche ist vielfältig und volkswirtschaftlich relevant	5
Der Schwerpunkt Deutschlands liegt in der Fläche	5
ÖPNV ist ein Standortfaktor	5
Touristische Entwicklung geht nur mit Bus und Bahn	6
Selbstbestimmtes Leben darf weder eine Frage des Alters noch des Lebensmittelpunktes sein	6
Die stärksten Argumente pro ÖPNV gelten auch in der Fläche	6
Wie also kann Mobilität in der Fläche künftig aussehen? Was ist zu tun?	7
Der regionale ÖPNV: für ein mehrstufiges Modell	7
Multimodale Mobilität in der Fläche	8
Bestehende Mobilitätsangebote effizient vernetzen – aber auch effiziente Lösungen bedürfen finanzieller Unterstützung	8
Integrierte Mobilitätskonzepte setzen beim Mobilitätsbedarf an	9
Stadt- und Verkehrsplanung müssen aufeinander abgestimmt sein	9
Bewährte und neue Wege bei der Mittelbereitstellung kombinieren	9
Erweiterte Mittelbereitstellung für den ÖPNV in der Fläche unerlässlich	10
Empfehlungen im Bereich Organisation, Recht und Mittelbereitstellung	11

Mobil bleiben in der Fläche: für einen integrierten ÖPNV

Sich auszutauschen, kommunizieren, Neues entdecken – das ist seit jeher menschliches Grundbedürfnis. Damit verbunden ist: **mobil zu sein**.

Der Mobilitätsbedarf ist unabhängig vom Lebensmittelpunkt und den gegebenenfalls vorhandenen Verkehrsmitteln. Ohne Mobilität ist es kaum möglich, am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben. Dieses grundlegende Bedürfnis für jedermann auch in Zeiten des demografischen Wandels sicherzustellen, ist Teil der Daseinsvorsorge in der Fläche. Dies muss der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) mit attraktiven Mobilitätsangeboten und guter Infrastruktur leisten – ein notwendiger Beitrag zur Lebensqualität auf dem Land. Die Herausforderung liegt in der siedlungsstrukturellen Dezentralität, die eine Nachfragebündelung im ÖPNV erschwert. Die Erfahrungen zeigen, dass sich unter diesen Randbedingungen ohne Zuschüsse der öffentlichen Kassen ein betriebswirtschaftlich rechnendes Angebot nur in Ausnahmefällen erbringen lassen wird.

Fläche ist vielfältig und volkswirtschaftlich relevant

Die Regionen im ländlichen Raum prägen ebenso wie die Städte die Bundesländer. Für das Bild nach außen und für die Identifikation der Einwohner mit ihrem Land ist die Fläche unverzichtbar. Die Fläche zu vernachlässigen hieße, den Charakter der Regionen zu verändern. Der kulturelle Reichtum und die landschaftlichen Schönheiten abseits der großen Städte müssen erlebbar – und das heißt zuerst: erreichbar – bleiben. Reizvolle Sehenswürdigkeiten sind aber nur eine Seite des ländlichen Raums. Genauso gibt es auch prosperierende Ballungsrandzonen oder Mittelständler mit Weltmarktposition, die im ländlichen Raum ihren Sitz haben. Erreichbar muss die Fläche auch deshalb sein, weil sie volkswirtschaftlich relevant ist.

Der Schwerpunkt Deutschlands liegt in der Fläche

In der Fläche leben außerhalb der Metropolkerne rund 54 Millionen aller Deutschen. Damit hat ein Großteil aller Wege, sei es für Schule, Arbeit, Freizeit oder Besorgungen, hier seinen Ursprung. Durch die Konzentration von Verwaltungs-, Freizeit-, Kultur- und Schulstandorten sowie (insbesondere medizinischen und ärztlichen) Versorgungseinrichtungen wird dieser Mobilitätsbedarf auf dem Land künftig noch zunehmen. Angesichts einer alternden Bevölkerung einerseits und einem vermehrt autofreien Mobilitätsverhalten andererseits wird die Qualität des öffentlichen Nahverkehrs zu einem wesentlichen Kriterium bei der Entscheidung über Wohn- und Arbeitsort. Ist die Verkehrsanbindung auf dem Land unzureichend, wird dort das Leben unattraktiver; Ältere sind womöglich sogar gezwungen, in die Stadt zu ziehen. Das sehen auch die Unternehmen: Bei Standortentscheidungen spielt das ÖPNV-Angebot eine zunehmend wichtige Rolle.

ÖPNV ist ein Standortfaktor

Mobilität ist ein wichtiger Standortfaktor, der eine Grundvoraussetzung für die Wertschöpfung in der Region darstellt. Die Erreichbarkeit von Schule, Freizeitmöglichkeiten, Arbeits- und Ausbildungsplatz spielt für Unternehmen eine zentrale Rolle bei der Standortwahl. Dabei ist auch die Bedeutung für die umliegenden Städte zu berücksichtigen, da es durch die verkehrliche Anbindung zu einer wirtschaftlichen Verflechtung zwischen den Zentren und dem

ländlichen Raum kommt. Der ÖPNV selbst ist ein Wirtschaftsfaktor im ländlichen Raum. Die Verkehrsunternehmen, die die Fläche bedienen, stellen unmittelbar rund 100 000 Arbeitsplätze. Dazu kommen erhebliche indirekte Beschäftigungseffekte. Sie sind damit bedeutende Arbeitgeber in den Regionen. Und diese Arbeitsplätze sind insoweit sichere und langfristige Arbeitsplätze, da sie nicht regional verschoben werden können. Dadurch ergibt sich im Vergleich mit anderen Branchen ein sehr hoher regionaler Wertschöpfungsanteil.

Touristische Entwicklung geht nur mit Bus und Bahn

Der ländliche Raum ist nicht nur Quelle, sondern auch Ziel von Verkehr: Als Kultur- und Naturraum wird er genauso von der städtischen Bevölkerung und Touristen für Freizeit und Erholung genutzt. Aber nicht nur die Gäste aus dem städtischen Umfeld einer Region, sondern auch von weit auswärts schätzen die Option, ohne Auto anzureisen, mindestens jedoch, das Auto am Urlaubsort stehen lassen zu können. Die Regionen als großes „Fahrziel Natur“ können und müssen hier punkten. Viele touristische Regionen mit attraktiven ÖPNV-Angeboten bieten etwa eine integrierte ÖPNV-Nutzung auf der Gästekarte. Solche Angebote, die auch in Zukunft entscheidend für die Wahl des Ferienzies sein könnten, setzen aber voraus, dass die einschlägigen Regionen mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen sind. Nicht zuletzt für den stark steigenden Rad- und Wandertourismus sind Bus und Bahn als Voraussetzung zu sehen.

Selbstbestimmtes Leben darf weder eine Frage des Alters noch des Lebensmittelpunktes sein

Voraussetzungen für Eigenaktivitäten sind Information, Bildung, Kontakt, Versorgungs- und Unterhaltungsangebote und Mobilität, egal ob in der Fläche oder in der Stadt. Die sozialpolitische Verantwortung des Staates und der Kommunen für das selbstbestimmte Leben im Alter steht mit der Eigenverantwortung der Menschen in einer Wechselwirkung: Angebote und Voraussetzungen müssen vorhanden sein und genutzt werden. Zugang zu wichtigen Einrichtungen und gesellschaftliche Teilhabe sowie persönlicher Kontakt und Austausch mit den Mitmenschen setzen voraus, dass die Menschen sich möglichst frei, sicher und autark in ihrer Umgebung bewegen können. Dafür ist ein altengerechtes und unkompliziert nutzbares ÖPNV-Grundangebot auch in Schrumpfsregionen vorzuhalten. Das ist Kern der Daseinsvorsorge. Es müssen angepasste Mobilitätsangebote mit entsprechender Finanzierungsstruktur für diese spezifische Zielgruppe entwickelt werden.

Die stärksten Argumente pro ÖPNV gelten auch in der Fläche

Weniger Emissionen, weniger Energie- und Flächeninanspruchnahme, hohe Verkehrssicherheit: Grundsätzlich gilt, dass nachhaltige Mobilität einen starken öffentlichen Verkehr braucht. Beim Schutz der Umwelt nur die Städte zu betrachten und die Fläche zu vernachlässigen, greift zu kurz und wird nicht genügen, die Ziele beim Klima- und Ressourcenschutz zu erfüllen. Der Vorsprung des ÖPNV bei der E-Mobilität und den alternativen Antrieben muss auch in der Fläche genutzt werden. Auch ein weiter optimierter Auslastungsgrad der Nahverkehrsfahrzeuge hilft, den Umweltvorteil zu stärken.

Wie also kann Mobilität in der Fläche künftig aussehen? Was ist zu tun?

Den ÖPNV im ländlichen Raum zu sichern und weiterzuentwickeln muss zum verkehrspolitischen Schwerpunkt werden. Angesichts der demografischen Entwicklung gibt es dafür keine Patentrezepte, wohl aber eine breite Palette möglicher Angebotsformen, für die zunehmend Erfahrungen aus allen Bundesländern vorliegen. Diese sind in Politik und Verwaltung zu diskutieren und in einem ÖPNV-Gesamtkonzept zu kombinieren. Zugverbindungen bilden das Rückgrat auf nachfragestarken Relationen. Abseits davon hat der Bus eine wachsende Bedeutung. Er kann flexibel sowie wirtschaftlich und ökologisch effizient die Regionen verkehrlich erschließen. Auch leben die meisten Einwohner in der Fläche außerhalb des Einzugsbereiches der Schiene. Bei geringer Nachfrage muss den spezifischen Kosten- und Nutzenvorteilen des Busses gegenüber der Schiene bei verkehrspolitischen Entscheidungen Rechnung getragen werden.

Der regionale ÖPNV: für ein mehrstufiges Modell

Eine intelligente Mobilitätsstrategie integriert ein landesweites Bahn-/Bussystem mit einem lokalen Busverkehr und wird – wo sinnvoll – ergänzt durch flexible und alternative Bedienungsformen. Auf diese Weise kann optimal und flexibel auf die Mobilitätsbedürfnisse eingegangen werden:

- Das regional übergeordnete Bahn/Bus-System verbindet integral die zentralen Orte in einer Region. Dieses Grundnetz aus Linien mit Landesbedeutung und regionalen Hauptlinien sollte hohen Qualitätsanforderungen genügen: mindestens 2-Stunden-Takt, gute Bedienung auch in Tagesrandlagen, barrierefreier Zugang, altersgerechte Fahrzeuginnenausstattung, verständliche und lesbare Kundeninformationen, Echtzeitinformation und Anschlusssicherung, intelligente und personalisierte Navigationssysteme als technische Innovation, Möglichkeit der Fahrradmitnahme, Wahrnehmung als hochwertiges Mobilitätsprodukt etc. Das Netz kann auf Basis schon bestehender Bahnstrecken und Buslinien entwickelt werden einschließlich Zubringerverkehr. Es wird darauf ankommen, Kreisgrenzen – und wo sinnvoll auch Landesgrenzen – zu überwinden und aufgabenträgerübergreifend zu kooperieren.



© Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM)

- Der lokale Busverkehr erschließt kleinräumig die maßgeblichen Quellen und Ziele in der Fläche. Basis für diese Feinerschließung ist der Schülerverkehr. Je nach Struktur des Verkehrsgebietes können flexible Bedienungsformen das ÖPNV-Angebot aufwerten: Rufbusse, Anrufsammeltaxen, Kombibusse, die auch Post-/Logistikdienstleistungen anbieten können, oder Fahrtenangebote als Kooperationen mit medizinischen Versorgungseinrichtungen: Die Verkehrsunternehmen vor Ort haben das Know-how, um gemeinsam mit den Aufgabenträgern passgenaue Erfolgsmodelle zu entwickeln.
- Alternative Bedienungskonzepte können ergänzen – gefragt ist dabei ein lokales Mobilitätsmanagement passend für den Einzelfall, etwa Kooperationen mit Taxi- und Mietwagenanbietern, Hol- und Bringdiensten (z. B. von Einkaufszentren oder touristischen Einrichtungen). Aber auch „Selbstfahren im gemieteten Pkw“ oder „im privaten Pkw gefahren werden“ sollten in die Fortentwicklung des rechtlichen Rahmens einbezogen werden: CarSharing, CarPooling oder die Vermittlung von Fahrgemeinschaften können komplementäre Bausteine sein. Die ortsansässigen Verkehrsunternehmen werden so zum Mobilitätsdienstleister einer geschlossenen Wegeketten von der Haustür bis zur Haustür.

Die Formel für maßgeschneiderte Mobilitätsangebote im ländlichen Raum lautet: Als Ergänzung zu einem Basisnetz die Feinerschließung flexibler, integrativer und individueller ausgestalten – und stärker um die potentiellen Fahrgäste werben. Dazu kann im Einzelfall auch bürgerschaftliches Engagement mit maßgeschneiderten Mobilitätsangeboten (z. B. Bürgerbus) gehören. Diese Angebote müssen von Verkehrsunternehmen professionell unterstützt und koordiniert werden.

Multimodale Mobilität in der Fläche

Multimodale Bedienungskonzepte können ebenfalls geeignet sein, Probleme in der Fläche wirtschaftlich zu lösen. Daher sollten auch sie im planerischen Portfolio berücksichtigt werden. Dabei ist zu beachten, dass in den ländlichen Regionen andere Voraussetzungen existieren als in Großstädten, weshalb auch die multimodalen Konzepte, die dort in den letzten Jahren entwickelt wurden – dazu gehören auch Fahrradverleihsysteme oder spontan nutzbare Autoverleihsysteme –, nicht ohne Weiteres kopiert werden können. Gemeinsam mit der Politik und dem Aufgabenträger werden Verkehrsunternehmen Lösungen entwickeln, die in die Region hineinpassen – eine könnte z. B. sein, Selbstfahrer durch verbesserte dynamische Navigationssysteme auf dem Weg zur nächsten Schnellbushaltestelle zu unterstützen.

Bestehende Mobilitätsangebote effizient vernetzen – aber auch effiziente Lösungen bedürfen finanzieller Unterstützung

Eine derartige integrierte Verkehrsplanung in der Fläche ist ein qualifizierter Fortschritt und erfordert die Bereitschaft der öffentlichen Hände, eine aktive Rolle zu übernehmen und die Nutzerfinanzierung zu ergänzen, erforderliche Finanzierungsmittel bereitzustellen sowie notwendige rechtliche Regelungen für Verkehrsangebote in Schrumpfungsräumen zu schaffen bzw. fortzuschreiben. Die Mobilitätsdienstleister sind wiederum gefordert, neben dem eigenen Fahrtenangebot alle zu erfassen, die für den ÖPNV verwendbare Fahrten durchführen. Die Angebote müssen verknüpft und öffentlich bekanntgemacht werden. Ihre Zuverlässigkeit, Sicherheit sowie Kosteneffizienz sind zu kontrollieren, tarifliche Kundenanreize anzubieten und die Vernetzung zwischen derartigen Fahrten sicherzustellen. Dabei sind nicht nur die Nutzergruppen auf neue Angebote gezielt aufmerksam zu machen, oftmals muss auch die automobilen Alltagsroutine infrage gestellt und Veränderungen im Mobilitätsverhalten angestoßen werden. Dazu brauchen die Unternehmen viel Know-how und schlanke Unternehmensprozesse, um die Wirtschaftlichkeit zu gewährleisten.

Integrierte Mobilitätskonzepte setzen beim Mobilitätsbedarf an

Das zukünftige Mobilitätsangebot wird also ein Mix aus konventionellen und alternativen Bedienungsformen sein. Der Kunde wird zu Versorgungs-, Bildungs- und Unterhaltungsangeboten hin- und wieder zurückgebracht. Die Grenzen zwischen öffentlichen und privaten Mobilitätsangeboten, auch gestützt durch bürgerschaftliches Engagement, werden dabei fließender. Darüber hinaus werden Versorgungs- und Mobilitätsstrategien viel stärker berücksichtigen müssen, dass sich der Mobilitätsbedarf zum Teil auch ersetzen lässt, indem Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs weiterhin – oder wieder – vor Ort vorgehalten werden. Hilfreich ist ein Mobilitätsmanagement, damit eine Vielzahl von verkehrsoptimierenden Koordinations- und Organisationsaktivitäten – und die Kommunikation darüber – sichergestellt werden. Eine Aufgabe kann z. B. das ländliche „Erreichbarkeitsmanagement“ sein, also die zeitliche Abstimmung von Arbeits-, Schul-, Öffnungs- und Sprechzeiten mit dem Fahrtenangebot oder das betriebliche Mobilitätsmanagement für eine verbesserte Arbeits- und ÖPNV-Wegeorganisation für Arbeitnehmer.

Stadt- und Verkehrsplanung müssen aufeinander abgestimmt sein

Bei allen gesetzlichen und planerischen Entscheidungen sollte auch weiterhin auf die Stärkung eines Zentrenkonzeptes und die Ortsinnenentwicklung hingewirkt werden, damit eine weitere Zersiedlung und der Rückzug des Einzelhandels aus den Kleinstädten und deren Verödung gestoppt werden. Auch sollten bei künftigen Erneuerungsmaßnahmen im Rahmen der Ortsinnenentwicklung die soziale Daseinsvorsorge mit ihren vielfältigen Einrichtungen zur Grundversorgungssicherung noch stärker im Ort gebündelt werden, weil dies deren Erreichbarkeit durch weniger innerörtliche Haltestellen und Streckenfahrten erleichtern würde. Gerade für den ÖPNV sind die Folgen einer Dezentralität negativ, ohne Nachfragebündelung kann eine leistungsfähige und bezahlbare Netzstruktur nicht angeboten werden. Bei dezentralen Siedlungsentwicklungen sollten deshalb die Folgekosten einer erhöhten Verkehrsleistung und eine schlechte ÖPNV-Erreichbarkeit von vornherein in die Betrachtung miteinbezogen werden. Ein neuer Schulstandort sollte vor diesem Hintergrund inklusive den Erschließungskosten bewertet werden – nicht nur hinsichtlich Gas, Wasser, Strom etc., sondern auch hinsichtlich der dauerhaft zu tragenden Mobilitätskosten. So könnte in einem solchen Beispiel ein dezentraler Standort möglicherweise verhindert werden und damit, dass – obwohl die absolute Zahl der Schüler sinkt – die der Fahrschüler und deren Reiseweite steigt. Solche ganzheitlichen Betrachtungen helfen dem ÖPNV. Auch könnte bei intakten Siedlungsstrukturen mit den Trägern verkehrserzeugender Einrichtungen, wie z. B. dem Handel, Dienstleistern oder Arztpraxen, Kooperationen in Organisation und Finanzierung angestrebt werden, da diese durch eine bessere Erschließung einen Vorteil erlangen. Dafür bietet sich z. B. in einem ersten Schritt ein Gutscheinmodell an.

Bewährte und neue Wege bei der Mittelbereitstellung kombinieren

Wichtig ist es, dass allen Akteuren die Auswirkungen von sogenannten Remanenzkosten klar sind. Die Zahl der Schüler wird weiter sinken. Wenn aber 40 Schüler anstelle von 60 im Linienbus unterwegs sind, senkt das keineswegs die Kosten: Es muss regelmäßig trotzdem derselbe Bus mit dem ebenfalls gleich bezahlten Fahrer eingesetzt werden. Die Fixkosten verteilen sich damit auf weniger Fahrgäste – das Defizit pro Fahrgast steigt. Aus diesem Grund führt auch nicht jeder Ersatz einzelner schwach frequentierten Busfahrten beispielsweise durch ein Anruf-Sammeltaxi zu einer höheren Gesamtwirtschaftlichkeit. Geboten ist deshalb, dass die bewährten Instrumente zur Finanzierung des ÖPNV beibehalten, verstetigt und dem Bedarf entsprechend dynamisiert werden. Fehlende Finanzierungsmittel führen zu Einschränkungen im ÖPNV-Angebot. Im Extremfall müssten sich die Verkehrsunternehmen aus dünnbesiedelten Gebieten

zurückziehen. Mit dem Fortschreiten des demografischen Wandels können bekannte Finanzierungsgrundlagen und -notwendigkeiten des ÖPNV nicht ohne Weiteres aufrechterhalten werden. Es muss daher über modernisierte Finanzierungsinstrumente für die Aufgabenerfüllung durch die Aufgabenträger nachgedacht werden.

Erweiterte Mittelbereitstellung für den ÖPNV in der Fläche unerlässlich

Für eine faktenbasierte Diskussion über die Zukunft der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum ist es erforderlich, den finanziellen Gesamtbedarf für angemessene Nahverkehrsleistungen zu beziffern. Eine objektive Ermittlung liefert die Studie „Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025“, die im Auftrag des VDV, des Deutschen Städtetages und 13 Ländern unter Mitwirkung eines Lenkungskreises, an dem auch Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung beratend tätig waren, durchgeführt wurde. Bei einer aktualisierten Auswertung des vorhandenen Datenmaterials der 2009 erschienenen Studie mit Fokus auf den ÖPNV in der Fläche wurde ermittelt, dass sich der deutschlandweite konsumtive Finanzierungsbedarf aus öffentlichen Kassen – ausschließlich auf die Fläche und seinen Busverkehr bezogen – auf über 0,9 Milliarden Euro jährlich beläuft. Ohne eingerechnete Inflation und Kostensteigerungen wird sich dieser Finanzierungsbedarf im Jahr 2025 auf dann 1,3 Milliarden Euro jährlich durch die Folgen des demografischen Wandels erhöhen – dies entspricht einer Steigerung um 50 Prozent, wobei angepasste Betriebsleistungen bereits eingerechnet sind. Daher bedarf es einer gemeinsamen Kraftanstrengung, um das Angebot in Quantität und/oder Qualität zu halten. Aus Gründen der sozialen Teilhabe, der regionalen Wertschöpfung und des Umweltschutzes muss ein rein auf den motorisierten Individualverkehr konzentriertes Mobilitätsangebot zu Lasten eines integrierten ÖPNV vermieden werden.

Empfehlungen im Bereich Organisation, Recht und Mittelbereitstellung

Die weiteren Entwicklungen sind vor dem Hintergrund des demografischen Wandels realistisch zu sehen: Die Kosten für die Leistungserbringung im ÖPNV werden trotz aller Anstrengungen der Verkehrsunternehmen in den Schrumpfungsräumen tendenziell steigen – bezogen auf den einzelnen Fahrgast. Auch das Ziel „Angebot schafft Nachfrage“ greift im ländlichen Raum nur unter geeigneten Rahmenbedingungen. Damit den Mobilitätsbedürfnissen auch weiterhin entsprochen werden kann – zukünftig mit einem Mehr an Vernetzung – ist es umso wichtiger, die bewährten Instrumentarien zur Finanzierung des ÖPNV im ländlichen Raum aufrechtzuerhalten und passgenau zu modernisieren. Dabei werden die Verkehrsunternehmen und Verbundorganisationen alle Potenziale aus der Nutzerfinanzierung ausschöpfen. Aus öffentlichen Kassen bleiben im ländlichen Raum dennoch folgende Kofinanzierungen bzw. Projektunterstützungen erforderlich:

- Ausgleichsleistungen gemäß § 45a PBefG nebst Länderersatzregelungen und §§ 145 ff. SGB IX
- Bereitstellung von Mitteln für die Fahrzeugförderung für moderne, attraktive und umweltschonende Busse und Bahnen
- Bei Abbestellungen von SPNV-Leistungen Anspruch auf Budgetausgleich zur Optimierung von Busverkehren
- Finanzielle Förderung von Betriebsleit-, (Echtzeit-) Informations- und Anschlusssystemen
- Anschubfinanzierung für pilotartige Mobilitätskonzepte
- Finanzierungsinstrumente sowie Rechtsregelungen im Bereich der Kommunalverfassungen zur besonderen Förderung von Mobilitätsangeboten in Schrumpfsregionen wie z. B. Krankentransporte in enger Abstimmung mit den Krankenkassen oder Logistikdienste
- Länderseitige Weitergabe aller Bundesmittel zweckentsprechend für SPNV- und ÖPNV-Angebote und keine anteilige Verwendung für andere Aufgaben
- Vermeiden einer Kannibalisierung der Finanzierungsmittel aufgrund wachsender Konflikte zwischen Städten und Regionen sowie deren Betriebssystemen
- Finanziell unterstütztes Innovationszentrum in Kooperation mit den kommunalen Spitzenverbänden zur nachhaltigen Mobilität in der Fläche als Impulsgeber und zur Verbesserung eines ressortübergreifenden Wissensmanagements
- Entwicklung eines Evaluierungswerkzeuges für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen für ein vernetztes, bedarfsgerechtes und wirtschaftlich effizientes Mobilitätsangebot

Die Kofinanzierungen der öffentlichen Kassen bzw. Projektunterstützungen stellen über ein Grundangebot an Nahverkehrsleistungen die soziale Teilhabe aller Nutzergruppen, die regionale Wertschöpfung sowie Umweltschutzziele sicher. Bei den anstehenden großen Herausforderungen, das Mobilitätsangebot in der Fläche zu optimieren und modernisierte Finanzierungsinstrumente abzuleiten, sollte auf die Kompetenz der VDV-Mitglieder zur Unterstützung der Aufgabenträger zurückgegriffen werden. Nur gemeinsam lassen sich die Ziele erreichen.

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)
Kamekestraße 37-39 · 50672 Köln
T 0221 57979-0 · F 0221 57979-8000
info@vdv.de · www.vdv.de

Ansprechpartner
Dr. Volker Deutsch
T 0221 57979-130 · F 0221 57979-8130 · deutsch@vdv.de